Н. К. П. С.

# ЦИРКУЛЯР

## ПО ЗАПАДНЫМ ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ.



### По службам Пути и Движения.

### № 114.

Ноября 28 дня, 1924 года.

**О мероприятиях по снегоборьбе, подлежащих проведению в жизнь и о расходах временной рабсилы в зимний период 1924 –1925 г.**

В виду начала зимней кампании и в связи с этим приближения очередной работы по борьбе со снежными заносами, предлагаю при работах по уборке снега на станциях и перегонах во всем руководствоваться циркуляром 1923 г. № 28 от 28 ноября и кроме того принять к точному и неуклонному исполнению следующее:

1) Среднее ориентировочное количество временной рабсилы (пешей и конной) на весь зимний период (ноябрь—март), исчисленное на основании циркуляра по Сл. Пути за № 9 от 22/XI с. г. устанавливается согласно таблицы № 1. при чем надлежит принять все меры к уменьшению этого количества, используя полностью штатную рабсилу. На участках должны быть заведены графики расхода временной рабсилы по месяцам и околоткам, согласно указаний циркуляра № 9 от 22/XI с. г., которые должны пред'являться Н и П при их об'ездах по линии.

### ТАБЛИЦА № 1.

| Участки. / Количество. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Пеших . . | 3624 | 3614 | 6292 | 7560 | 12280 | 2400 | 6310 | 5952 | 8788 | 3180 |
| Конных. . | 124 | 93 | 200 | 800 | 1164 | 58 | 958 | 75 | 140 | 88 |

Всего пеших 60000, конных 3700.

2) Возможно шире применить установку щитов в 2 ряда в наиболее заносимых местах, изучая найвыгоднейшее расстояние между ними, в зависимости от местных условий, силы ветра и проч.

3) Обратить особое внимание на своевременность перестановки отработавших щитов, учитывая огромное влияние этой работы на заносимость линии.

4) В целях сокращения расходов по очистке станционных путей от снега пересмотреть на основании данных прошлого года сов-

10. Б. карт. № 7—44 ф. Гомель, Гип-Лит. Упр. Зап. ж. д. 1924 г. (750) –3747.

местно с представителем Сл. Движения схемы путей, подлежащих оставлению без очистки и очередь подлежащих очистке.

5) Производить очистку станций, руководствуясь прилагаемой при сем инструкцией.

6) П увеличить посещаемость линии, давая указания на месте и ведя однообразие в методах и приемах работы по очистке от снега путей и станций.

7) Д снабдить по согласовании с ПЧ вагонами и платформами, требующими длительного ремонта, по возможности все станции для удешевления вывозки снега от стрелок путем работы платформами вручную без паровозов.

Настоящий циркуляр относится к ПЧ, ПЧП, ПС, ДН, ДЧ и ДС.

За Начальника дорог *Федоров*.

Начальник Администра-
тивного Отдела *Горбач*.

**Приложение № 1.**
УТВЕРЖДАЮ:
27/XI За Н *Федоров*.

# ИНСТРУКЦИЯ

## по очистке станций от снега.

### 1. Определение количества работ по очистке снега.

Общее количество снега, подлежащее очистке характеризуется об'емом снега, каковой может быть определен при помощи умножения площади станции подлежащей очистке на высоту выпавшего слоя снега и, кроме того, характеризуется состоянием снега, т. е. рыхлый, сухой, слежавшийся или обледенелый, что при определении потребной рабсилы на очистку, принимается во внимание применительно указания „урочных норм“.

### 2. Специализация работ.

Из пределов станции снег может быть убран несколькими способами, а именно: а) подводами, б) вручную, путем перекидки и отбрасывания снега в сторону, в) отдельными вагонами путем постановки и уборки таковых маневровыми паровозами или вручную, г) специальными снеговыми составами с отдельными паровозами и д) снегоочистителем.

Применение всех этих различных способов зависит от: 1) типа станции, 2) нахождения таковой на насыпи, нуле или выемке, 3) удобства работы тем или иным способом, 4) экономичности рабо-

т. е. стоимости одной куб. саж. вывозимого снега при применении того или другого способа, 5) возможности занятия данного пути станции постановкой снегового состава, 6) близости места выгрузки при работе подводами, 7) удобства выгрузки со снеговых поездов,— все эти соображения должны быть приняты во внимание при выработке плана работы для каждой данной станции.

## 3. Очистка снега на станциях различного типа.

### А. Телеграфный пост с обгоночными тупиками.

Очистка снега обычно производится вручную с разбрасыванием снега в сторону и разделкой снеговых откосов. В исключительных случаях при наличии выемки производится подводами. При наличии насыпи наиболее рационально очищать снегоочистителем, путем постепенной сдвижки снега (снегоочиститель двухпутный).

### Б. Станция III-го класса.

Способ очистки зависит прежде всего от того, находится-ли станция на насыпи или на нуле или выемке. При расположении станции на насыпи наивыгоднейшим является очистка снега: 1) снегоочистителем путем постепенной сдвижки снега и 2) с 2-х крайних путей вручную, и с остальных, как и от пассажирских платформ, также пакгаузов и товарных платформ отвозить частью подводами, частью вагонами; в случае-же если станция расположена на нуле и в выемке, то приходится снег вывозить частью подводами и, главным образом, вагонами. То всяком случае выгодность работ тем или иным способом должна быть проверена соответствующими подсчетами.

### В. Станция I—II-го класса. С деповскими путями, материальным складом.

Очистка путей, как общее правило, производится снеговыми составами с отдельными паровозами, причем от: а) платформ, б) с особо деятельных улиц и с тракционных путей приходится вывозить снег подводами.

Работу снеговых составов при достаточном количестве рабсилы следует организовать таким образом, чтобы в работе было два состава при одном паровозе: один длинный до 45 вагонов, для очистки главных путей, раз'ездных и путей товарного парка, другой-же короткий от 15 до 25 вагонов на манер летучки с тем, чтобы этим вторым составом очищать более короткие пути и более деятельные, ибо поставив на вагон до 4-х рабочих, возможно очень быстро произвести нагрузку такового и затем освободить занятый для погрузки путь.



Кроме того, при работе двух составов, считая, что каждый состав сделает за 8-ми час. день не менее двух оборотов, возможно достигнуть наибольшего использования паровоза снегового поезда,

так как при этом стоимость работы паровоза разложится на большее количество вывезенных вагонов.

Наивыгоднейшее количество рабсилы на один вагон следует считать два—три человека при условии, что состав делает два оборота за 8-ми часовой день. Для большей успешности работы снегового состава желательно согласовать со Сл. Движения освобождение для очистки от снега подряд 3-х путей, причем снег с очищаемых путей складывается на 2 междупутья вдоль среднего пути, на каковой затем ставится снеговой поезд, и таким образом, сразу очищается три пути; при небольшом количестве снега возможно за день очистить 6 путей подряд.

Работа снегового поезда производится успешно тогда, когда своевременно подается паровоз, а также Сл. Движения своевременно освобождает намеченные по плану для очистки пути и вообще без всяких задержек производит все необходимые передвижения поезда.

Поэтому необходимо установить при работе поезда хронометраж, т. е. запись по часам нижеследующих моментов: 1) время предоставления снегового паровоза, 2) время постановки состава на путь погрузки, 3) время приступа к погрузке, с указанием количества вагонов и рабочих на один вагон, 4) время затраченное на погрузку состава, 5) время заявки поезда под разгрузку, 6) время отправления на разгрузку, 7) время прибытия поезда на разгрузку, с указанием версты разгрузки, 8) время потраченное на выгрузку, с указанием количества рабочих на вагон, 9) время, затраченное на отвалку снега, 10) время отправления обратно, 11) время установки состава вновь на нагрузку, при этом в примечании отмечаются все обстоятельства, тормозившие работу.

Хронометраж даст возможность точно установить все причины, зависящие от Сл. Движения и Тяги, тормозившие успешную работу, а также даст возможность установить и организационные недочеты Сл. Пути и принять меры к их устранению.

## 4. Распределение рабгужсилы.

Определение уроков и соответствующая этому расстановка рабочих является чрезвычайно важным обстоятельством для успешности работ, поэтому ПД и ПР обязаны определить, применяясь к „урочным нормам“ урок рабочих и соответственным образом расставить таковых, избегая скученности.

В силу этого для пеших урок будет заключаться в очистке от снега определенной длины участка или нагрузки и выгрузки определенного количества вагонов; для конного-же определяется нормальное количество оборотов в зависимости от состояния снега и дальности возки, при условии, конечно, полной исправности саней, приспособленности их для погрузки снега и полноты погрузки (16 возов на 1 куб. саж.).

## 5. Надзор за работами.

При производстве очистки снега со станции, когда на работа зачастую находится большое количество рабгужсилы, необходимо иметь достаточное количество добросовестных и умелых агентов коим можно было-бы поручить надзор за продуктивностью работ, в противном случае большое количество рабгужсилы является только вредным и удорожает стоимость единицы работ.

Опыт показывает, что на каждую группу рабочих необходимо иметь по крайней мере одного наблюдающего: на группу подвод необходимо иметь 2-х наблюдающих: на месте нагрузки и месте выгрузки, при чем на месте выгрузки учитывается количество сделанных оборотов.

Для примера приводится схема расстановки большого количества рабгужсилы на станции с основным депо при значительной толщине выпавшего снега:

| | | | Куб. саж. |
|---|---|---|---|
| а) очистка главных путей . . | рабочих | 60 | 240 |
| б) „ платформ . . . | „ | 15 | 60 |
| в) „ товарных путей и вытяжек | „ | 30 | 120 |
| г) нагрузка снега в вагоны и выгрузка (60 ваг.) | | 120 | 180 |
| д) очистка стрелок и нагрузка на подводы | | 35 | — |
| е) очистка путей деповских и матер. склада | | 40 | 160 |
| | Итого раб. | 300 чел. | |
| | | | Куб. саж. |
| ж) вывозка снега от плат. со стрелоч. улиц | подвод | 50 | 100 |

Всего 300/50 собрано 580 куб. саж.
вывезено 280 „ „

При вышеуказанной расстановке потребуется нижеследующее количество агентов наблюдающих за работами: по п. а—2 чел., по п. б—1 чел., по п. в—1 чел., по п. г.—3 чел., пс п. е—3 чел. и по п.п. д е.ж.— 6 чел., итого 16 чел., считая на работах 1-го ПР потребуется еще 15 человек из рем. раб.

Таким образом, если надзор в данном случае не обеспечен, то приходится ограничиться меньшим количеством рабсилы и этим удлинить период очистки.

## 6. Норма выработок.

Для примерных соображений о выгодности того или иного способа производства работ приводятся нижеследующие ориентировочные нормы выработки одного рабочего за 8-ми час. рабочий ден

а) очистка пути от снега с отбрасыванием в сторону и разр ниванием до $3^1/_2$ куб. саж. снега.

б) очистка снега на станционных путях с собиранием снега в кучи на междупутьях до 4 куб. саж. снега.

в) нагрузка и выгрузка снега в вагоны до $1\frac{1}{2}$ куб. саж.

г) отвозка снега подводами при дальности возки:

до 25 саж. до 2 куб. саж.
до 50 саж. до 1,6 куб. саж.
до 100 саж. до 1,4 куб. саж.
до 150 саж. до 1,1 куб. саж.



Кроме того, при вывозке снеговым составом необходимо иметь в виду накладной расход на каждую куб. саж. снега в среднем равняющийся 1 раб. дню (при колебании от 1,35 дня до 0,65 дня в зависимости от количества вывезенных одним паровозом куб. саж.).

Настоящие нормы подлежат корректировке на местах РКК в зависимости от местных условий.

## 7. Учет работы.

Учет работ по очистке станции от снега поручается специальному агенту (преимущественно из рем. раб. техников) под руководством ПЧ, ПЧП или ПС, его обязанности следующие:

1) Определить площадь станций, очищаемой от снега.

2) Заготовить схемы станции для ежедневной отчетности.

3) Дать на схемах топографию местности вокруг станции, с отметкой мест выгрузки и отвалки снега.

4) Составить нормальный план работы (теоретически), приняв во внимание наиболее экономичные и рациональные способы очистки снега.

5) При толщине снега „X" подсчитать стоимость очистки станции от снега (в рабочих днях).

6) В период очистки снега давать ежедневную отчетность, отмечая на схеме станции, расположение рабгужсилы за данный день с указанием руководителей и успеха работ.

7) Представлять ежедневный хронометраж работы снеговых составов.

8) Представлять ежедневно учет количества оборотов подвод с указанием дальности возки.

9) Давать ежедневную запись метеорологических данных согласно предписания № ПТ/11409 от 29/X.

10) Указывать на схеме толщину снега в разных характерных местах станции.

11) Давать свои соображения о причинах, тормозящих работу и желательных изменений в приемах работы.

За Начальника Сл. Пути *Клочков.*